

Примечания:

1. Второй международный научный семинар историков «Оборонно-промышленный комплекс СССР в годы холодной войны»/ В.Н. Новоселов Режим доступа: http://uags-chel.ru/index.php?option=com_content&task=view&id=454&Itemid=55 Уральская академия государственной службы. – Версия 8.4. – Электронные текстовые данные. – Челябинск: УрГАС [2009]. – Режим доступа: <http://uags-chel.ru> – Загл. с экрана. – Корректируется часто.
2. Славные традиции/Под ред. Н.Ф. Камышана. – М., 1983.
3. См. например, Укрошение ядра. Страницы истории ядерного оружия и ядерной инфраструктуры СССР. – Саров, 2003: Советский атомный проект. Конец атомной монополии. Как это было... – Изд. 2. – Саров, 2003.
4. Ядерная индустрия России/Глав. ред. А.М. Петросьянц. – М., 1999.
5. Там же. – С.810 – 872.
6. Там же. – С.866 – 870.
7. См. «60 лет ДП ЯБП»/Государственная корпорация по атомной энергии «Росатом». – М., 2009.
8. Работы краеведов, появившиеся в 1990-е гг., не могут быть отнесены на наш взгляд к историческим исследованиям.
9. Новоселов В.Н. Создание атомной промышленности на Урале. – Челябинск, 1999.
10. В данном пункте мы вынуждены не согласиться с Н.В. Мельниковой и В.И. Кузнецовым, которые, напротив, подчеркивают роль В.Н. Новоселова в изучении трудовых ресурсов атомных строек. Во-первых, контингенты строителей атомградов рассмотрены лишь на материале г. Озерска, а во-вторых, повествование это крайне сжато и лишено многих важных деталей. Особенно это касается периода 1953 – 1955 гг.
11. Новоселов В.Н. История Южно-Уральского управления строительства. – Челябинск, 1998.
12. В этой связи примечательны исследования О.Ю. Жаркова, посвященные развитию плутониевого производства в г. Озерске.
13. Мельникова Н.В. Закрытый город: население и его менталитет (1940 – 1960-е годы): диссертация на соискание ученой степени канд. ист. наук. – Екатеринбург, 2001.
14. Артемов Е.Т. Укрошение урана. – Екатеринбург, 1999.
15. Артемов Е. Т. Научно-техническая политика в советской модели позднейиндустриальной модернизации. – М., 2006.
16. Кузнецов В.Н. Общественно-политическая жизнь в закрытых городах Урала. – Екатеринбург, 2003.; Кузнецов В.Н. Атомный проект за колючей проволокой. – Екатеринбург, 2004.; Кузнецов В.Н. Цена свободы – атомная бомба. – Екатеринбург, 2005.
17. Моруков М.Ю. Правда ГУЛАГа из круга первого. – М., 2006.
18. Кучин С.П. Полянский ИТЛ (ГУЛАГ уголовный). – Железногорск, 1999.
19. Атомные города Урала. Город Снежинск: энциклопедия. Екатеринбург, 2009.

Н.Д.Сапожникова
Екатеринбург

К ВОПРОСУ О РАЗВИТИИ ДОРОЖНОЙ СЕТИ НА УРАЛЕ В 30 – 90Х ГОДАХ XVIII ВЕКА

Трудно переоценить значение благоустроенных сухопутных путей для развивающегося промышленного района. Огромная территория Урала, гористая, сильно пересеченная местность, большая заболоченность, многочисленные реки – все это вставало препятствием для передвижения людей и почты, так и главной уральской продукции – металлов и изделий из них. Однако, до середины 30-х гг. XVIII в. местные власти не проявляли систематической заботы о состоянии дорог и риск проезда по этим «путям», целиком ложился на путешественника, будь то ямщик, купец, крестьянин или чиновник. Ситуация с дорогами на Урале начинает меняться в 1735 г., когда в соответствии с сенатским указом Сибирский приказ распорядился на Урале «почту утвердить... ибо за неимением почты нынешняя пересылка от города до города через ямщиков так мешкотна, что в месяц и более из Москвы в Казань пакеты получатся, к тому же ненадежно» [1].

Исполняя указ, Канцелярия главного правления сибирских и казанских заводов доносила в губернскую тобольскую канцелярию, что с ее стороны «повелено будет быть от Тобольска через Екатеринбург и Кунгур до Москвы почтовым станам» [2]. Горные власти распорядились также:

«дороги размерить, прочистить и исправить, станы назначить и людей от стану до стану для воски писем подрядить...» [3]. Официально, «установилась почта» «от Екатеринбурга через Кунгур до Егошихинского завода (ныне г. Пермь), или удобнее от Мулов до Казани» [4]. Никаких крупных дорожно-строительных работ не планировалось, т.к. на «исправление» дорог отводилось очень короткое время – октябрь-декабрь 1735 г., в крайнем случае, «доделать весной».

Пермский горный начальник Карл Брандт на своем участке дороги все работы поручил своему подчиненному, поручику С. Сикорскому, которому надлежало от Билимбаевского завода до реки Пута «мосты и гати сделать», и работы эти «расположить», т.е. разверстать на партикулярные заводы и местных крестьян-черемис. Далее – до Кунгура работы возлагались на кунгурские уездные власти. К концу октября К. Брандт докладывал, что кунгурские крестьяне и оброчные черемисы «по обеим сторонам (дороги) лесу разрубили на 4 версты, мосты намостили через реку Ачит 38 сажень, ближе деревни Ачит 3 сажени, ... через лог 18 с половиною сажень» [5]. Подобные работы, правда, не т.к. спешно и охотно, выполнялись крестьянами партикулярных заводов – Ревдинского, Шайтанского и др.

После неоднократных требований Казначейской конторы в 1735 – 1737 г было произведено «размеривание» дорог, и даны сведения «о числе верст от Екатеринбурга до других городов». Цель этого «размеривания» была сугубо меркантильной: правильная выдача «прогонов», т.е. денег на проезд и провоз грузов, которые выдавались из расчета за версту.

В 1737 г такая «роспись верст» была подготовлена и, судя по приводимым данным, довольно точная, несмотря на примитивную технологию измерения – с помощью мерных цепей. Так, было установлено, что от Екатеринбурга до Кунгура – 257 верст, до Казани – 843, до Пермского (горного) начальства – 318, до Тобольска – 557, до Уфы – 570, от Тобольска до Якутска – 5169 [6].

Также были «размерены» дороги от Екатеринбурга до всех уральских горных заводов, и расстояния между заводами и крупными селами и слободами, если между ними имелись какие-либо дороги. Зачастую дороги на Урале бывали зимние и летние, причем существенно отличавшиеся своей протяженностью. Так, между Каменским заводом и Теченской слободой зимняя дорога составляла 120 верст, а «летняя прямая» – 90. «Токмо оным летним путем зимой дороги не бывает» [7]. Дороги делились на ямские и уездные и заботы о их «содержании и исправлении», естественно, ложились на губернские и, соответственно, уездные власти.

К концу XVIII в. ситуация с дорожной сетью на Урале стала, видимо, совершенно нетерпимой. Особенно не соответствовали потребностям края, да и страны в целом, магистральные дороги – трактовые, пересекавшие Россию от Москвы до Дальнего Востока.

В 1799 г. пермское губернское правление поручило своей нижестоящей структуре – екатеринбургской городской полиции организацию «исправления большой Московской дороги» – будущего Московского тракта, на той части Пермской губернии, где полным хозяином была Канцелярия главного правления Сибирских и Казанских заводов. Большая трактовая дорога, которую следовало «исправить», начиналась от границы Тобольской губернии, через города Камышлов, Екатеринбург и до Кунгура [8].

Объемы работ предполагались громадные. Руководителем работ был назначен «заводской межевщик» М.И. Селянин, который разработал специальные «Правила о строении столбовой дороги», обязательные для

всех участников строительства, выполнение всех работ предполагались особым методом, который еще недавно назывался «метод народной стройки».

От границы Тобольской губернии до Екатеринбурга участки дороги были развешены между слободами и волостями, населенными государственными крестьянами, которые к тому же издавна почти поголовно были приписаны к уральским горным заводам. Это Вновь-Юрмытская, Трестовская, Куяровская, Пышминская, Скатинская, Шабалинская и другие. От Екатеринбурга до Кунгура дорогу предстояло «устанавливать» силами заводских контор частных и казенных заводов и «подзаводских селений», т.е. силами приписных и крепостных крестьян [9].

Срочно уточнялись данные предыдущей ревизии, выявлялись контингенты крепостных крестьян пеших и конных, которые будут использоваться на строительстве тракта, распределялись участки дороги, всего их было 68, между волостями и заводами. А они были немалыми: – от 50 до 9000 сажен на волость и завод, в зависимости от числа работников, имеющих в селениях [10]. Каждому исполнителю (волости, заводу) было определено задание. Например «построение моста 35 сажен через реку Иргу», «накатного мощения 59 сажен», «заравнение выбоин 1231 сажень», «фашиной уделки 192 сажени» [11].

Согласно установленным «Правилам» дорога должна быть с «возможно равными и прямыми линиями, шириною в пять сажен», кустарники вдоль дороги вырубались на «на узаконенные 15 сажен». В низких болотистых луговых местах прокладывались рвы для «стечения воды», мосты, через реки ручьи и овраги делать «шириною в 3 сажени, равно и части той же ширины» [12]. Через широкие реки надлежало строить канатные мосты и устанавливать паромные переправы. Если дорога проходила через лес, полагалось срубить с деревьев сучья, чтобы они «на дорогу не свешивались». Строительство дороги велось круглогодично, но зимой заготавливали строительные материалы, свозили их на свои участки дороги, вязали фашины.

Сохранившиеся в фонде Государственного архива Свердловской области «ведомости устройства большой трактовой дороги» свидетельствуют о достаточно строгом и регулярном контроле за исполнением своих обязательств волостями и заводами, закрепленными за ними участками. Отмечалось качество работ, вносились записи об исправлении недочетов, о количестве выделяемых «на дорогу» работников. С волостных старшин и заводских приказчиков требовали отчеты о неисполнении заданий.

В целом, в течение 1799 г. основные работы были проведены, хотя и не без замечаний. В условиях применения ручного труда «исправление дороги» потребовало эксплуатации многих тысяч государственных и заводских крестьян. О масштабах отвлечения крестьян на дорожные работы говорят цифры: 2455 чел. «потребны для проведения дорожного полотна на 3х «низменных» участках, 638 крестьян «помещено» на участке села Крестовоздвиженского, 298 – работников из Кленовской крепости, 1161 крестьянин с Уткинского демидовского завода, 1010 – из села Торговищенского [13]. И это только малая часть задействованных на дорожное строительство крестьян. Ничем не отличалась практика использования крестьян на эти работы в любом уезде, через который прокладывалась большая Московская дорога.

Можно с уверенностью сказать, что Московский тракт, заложенный в конце XVIII в., это детище всего Урала – от «сибирских» его уездов до Прикамья. «Исправленная» «большая трактовая дорога обеспечила

круглогодичную транспортную связь Западной Сибири, Урала с центром России, внесла свой вклад в экономическое развитие восточных регионов страны, обогатила специалистов опытом дорожного строительства национального масштаба.

Примечания:

1. ГАСО. Ф. 24. Оп. 1. Д. 474-475.
2. Там же. Д. 559. Л. 489
3. Там же.
4. Там же.
5. Там же. Л. 500
6. Там же. Д. 678. Л. 290 – 292.
7. Там же. Л. 292
8. ГАСО. Ф. 35. Оп. 1. Д. 20
9. Там же. Л. 341 – 342 об.
10. Там же. Л. 341 – 350.
11. Фашина – связка прутьев, используемая для укрепления насыпи
12. ГАСО. Ф. 35. Оп. 1. Д. 20. Л. 338 – 339.
13. Там же. Л. 359 – 381.

Ф.Г.Сафина
Сибай

УЧАЛИНСКИЙ ГОРНО-ОБОГАТИТЕЛЬНЫЙ КОМБИНАТ: ИСТОРИЯ И СОВРЕМЕННОСТЬ

XVII – XVIII вв. открывают для России новую эру – эру экономической и политической активизации. Именно в эти века некогда отсталая Русь на глазах удивленной Европы начинает превращаться в могучую Российскую империю, претендовавшую на одну из ведущих ролей на мировой арене. Естественно, для экономической мощи, содержания сильной армии и флота, ведения интенсивной международной торговли, государственная казна требовала все больше золота, серебра, железа, меди, свинца, олова и драгоценных камней.

В целях дальнейшего стимулирования и поощрения предпринимательской деятельности в России и закладывания основ тяжелой промышленности, в Санкт-Петербурге создается специальный орган – Берг- коллегия, ведающая вопросами разведки, добычи и переработки железных ископаемых. Все усилия и стремления правительства великого реформатора – Петра I были направлены на форсирование вековой отсталости России, путем новых экономических преобразований. Так, в Берг-коллегии от 10 декабря 1719 г. провозглашалось: «...всем, и каждому дается воля, какого б чина и достоинства ни был, во всех местах, как на собственных, так и на чужих землях, плавить, варить чистить всякие металлы, сиречь: золото, серебро, медь, олово, свинец, железо також и минералов, яко селитра, сера, купорос, свасцы и всяких красок ...и каменья».

Тогдашнее правительство России прекрасно понимало, что недра Башкортостана таят в себе неисчерпаемые запасы железных и иных ископаемых, разведать которые, из-за низкого уровня горной разведки, без помощи местных рудокопов было почти невозможно. Не случайно, поэтому Указом Сената от 28 ноября 1720 г. местным властям строжайше приписывалось «...чтобы тем из башкир, кто горную руду сыщет, им за то ...платить, как и Российскому народу ... без задержания». Так же приказывалось, чтобы в отношении башкир «обид и разорений чинить не дерзали, а старались бы обходить только ласковыми поступками..., чтобы они не скрывали рудные места, но вновь сыскивали, объявляли бы о них властям...» [1].